VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 383)
z dnia 22 lipca 2015 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 383)

22 lipca 2015 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– rządowy projekt ustawy o pracy na morzu (druk nr 3645),

– rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz niektórych innych ustaw (druk nr 3661)

W posiedzeniu udział wzięli: **Dorota Pyć** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Jerzy Kuliński** główny inspektor ochrony środowiska, P**aweł Adamczyk** dyrektor Departamentu Współpracy Międzynarodowej i Ochrony Sanitarnej Granic Głównej Inspekcji Sanitarnej, kżw. **Cezary Łuczywek** przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, **Henryk Lewandowski** specjalista w Biurze Infrastruktury Specjalnej Ministerstwa Obrony Narodowej, **Małgorzata Szybka** główny specjalista w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej, **Marek Maj** przedstawiciel Najwyższej Izby Kontroli, **Katarzyna Piekutowska** referent prawny w Departamencie Prawnym Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, kmdr **Dariusz Kolator** zastępca szefa Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej, kmdr **Bogdan Liput** starszy specjalista w Inspektoracie Marynarki Wojennej, **Henryk Piątkowski** wiceprzewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, **Paweł Kowalski** przewodniczący NSZZ „Solidarność" w Polskiej Żegludze Morskiej, **Kazimierz Sikora** przewodniczący NSZZ „Solidarność" w Polskiej Żegludze Bałtyckiej, członek prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej MIR.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Teodozja Nojszewska -Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Jarosław Lichocki, Konrad Nietrzebka** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Otwieram posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Porządek posiedzenia przewiduje rozpatrzenie rządowego projektu ustawy o pracy na morzu. Jest to projekt zawarty w druku nr 3645. W drugim punkcie rozpatrzymy rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz niektórych innych ustaw. Projekt ten zawarty jest w druku nr 3661.

Zwracam się do państwa posłów – czy do zaproponowanego porządku są uwagi? Uwag nie słyszę.

Stwierdzam, że Komisja porządek przyjęła, za chwilę przystąpimy do jego realizacji.

W imieniu prezydium i Wysokiej Komisji witam serdecznie licznych gości. Na dzisiejszym posiedzeniu resort infrastruktury i rozwoju reprezentowany jest przez podsekretarza stanu w tym resorcie, panią Dorotę Pyć. Witam panią minister wraz z całym zespołem współpracowników. Witam, powiem ogólnie, liczną reprezentację przedstawicieli organizacji społecznych i innych podmiotów związanych z gospodarką morską. Witam przedstawicieli związków zawodowych działających w tym obszarze. Mam nadzieję, że jesteśmy we właściwym gronie, aby zmierzyć się z materią zawartą w dwóch rządowych projektach ustaw.

Na sali mamy jeszcze głównego inspektora ochrony środowiska, pana Jerzego Kulińskiego. Witamy pana, także z zespołem współpracowników.

Przystępujemy zatem do realizacji porządku. Oddaję głos pani minister. Proszę o przedstawienie uzasadnienia do obydwu projektów, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Dorota Pyć:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Projekt ustawy o pracy na morzu implementuje do polskiego porządku prawnego Konwencję o pracy na morzu – angielska nazwa *Maritime Labour Convention*, w skrócie MLC – przyjętą w dniu 23 lutego 2006 roku w Genewie przez Międzynarodową Organizację Pracy. Konwencja MLC została ratyfikowana przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 27 grudnia 2011 roku. Na świecie weszła w życie w dniu 20 sierpnia 2013 roku.

Głównym celem Konwencji jest określenie minimalnych wymagań dla marynarzy do pracy na statkach, a także wprowadzenie regulacji dotyczących warunków zatrudnienia, zakwaterowania, zaplecza rekreacyjnego, wyżywienia, ochrony zdrowia, opieki medycznej i zabezpieczenia społecznego. Konwencja MLC zawiera przepisy, które mają na celu egzekwowanie jej postanowień na statkach, przewiduje przy tym prawa i kompleksową ochronę w miejscu pracy wszystkich marynarzy, niezależnie od ich obywatelstwa i bandery statku.

Zgodnie z Konwencją MLC Polska, jako państwo bandery, staje się odpowiedzialna za wykonanie jej postanowień na statkach o polskiej przynależności. Jako państwo pochodzenia marynarza zobowiązuje się do inspekcji i monitorowania usług pośrednictwa pracy marynarzy, a jako państwo portu – do przeprowadzania inspekcji warunków pracy i życia marynarzy na statkach obcych bander zawijających do polskich portów.

Nowa ustawa o pracy na morzu zastąpi obowiązującą od 1991 roku ustawę o pracy na morskich statkach handlowych. Ustawą o pracy na morzu zostaną transponowane do polskiego porządku prawnego następujące akty prawa Unii Europejskiej:

Po pierwsze – dyrektywa Rady 2009/13/WE w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 roku. Termin transpozycji tej dyrektywy upłynął 22 sierpnia 2014 roku.

Drugim aktem normatywnym jest dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/38 Unii Europejskiej zmieniająca dyrektywę 2009/16 Wspólnot Europejskich w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.

Trzecim aktem normatywnym wprowadzonym do polskiego porządku prawnego jest dyrektywa Parlamentu i Rady 2013/54 Unii Europejskiej dotycząca obowiązków państwa bandery w zakresie zgodności z Konwencją o pracy na morzu z 2006 roku oraz jej wykonywania. Termin transpozycji tej dyrektywy upłynął 31 marca 2015 roku.

Projektowane przepisy nowej ustawy dotyczą statków przeznaczonych lub używanych do prowadzenia działalności gospodarczej. Statki rybackie oraz statki morskie, które nie są statkami handlowymi, będą podlegać jej przepisom tylko w ograniczonym zakresie. Projekt ustawy nie obejmuje jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji oraz statków żeglugi śródlądowej.

W projekcie ustawy o pracy na morzu uregulowano zagadnienia dotyczące takich spraw jak:

1. Minimalne wymagania dla marynarzy uprawniające do pracy na statku.

Na statku będą mogły pracować osoby, które ukończyły 18 lat. Dopuszczalne będzie zatrudnienie młodocianego, który ukończył 16 lat, na przykład ucznia szkoły morskiej, w celu zdobycia praktyki w zawodzie, zgodnie z programem nauczania szkoły. Osoba ubiegająca się o pracę powinna posiadać odpowiednie kwalifikacje zawodowe i przeszkolenie, ważne świadectwo zdrowia oraz ważną książeczkę żeglarską.

2. Pośrednictwo pracy.

Usługa pośrednictwa pracy będzie kierowana do marynarzy zainteresowanych pracą na statkach morskich, a także armatorów poszukujących kandydatów na stanowiska oferowane na statku. Przyjmuje się zatem, że usługi pośrednictwa pracy dla marynarzy będą świadczone przez agencje zatrudnienia, które uzyskają odpowiedni dokument od administracji morskiej oraz – w pewnym ograniczonym zakresie – przez powiatowe urzędy pracy. Wynika to z faktu, że na marynarskim rynku pracy ponad 90% poszukujących pracy marynarzy otrzymuje oferty od obcych armatorów.

3. Warunki zatrudnienia.

Umowy o pracę będą, tak jak dotychczas, zawierane na stałe,

czyli na czas nieokreślony, na kilkumiesięczne kontrakty, a więc na umowy na czas określony oraz na czas podróży morskiej. Marynarze z reguły są zatrudniani na czas określony, czyli na kilkumiesięczne kontrakty. Wynika to przede wszystkim z intensywnego i trudnego charakteru ich pracy i ze szczególnych warunków, w jakich pracują – tropikalne temperatury, warunki arktyczne itp.

Odnośnie do norm czasu pracy ustalono maksymalny wymiar czasu pracy marynarzy na statku – 14 godzin w każdym okresie 24-godzinnym oraz 72 godziny w okresie siedmiodniowym. Natomiast dla młodocianych normą będzie praca nie dłuższa niż 8 godzin na dobę i 40 godzin tygodniowo.

4. Warunki pracy i życia na statku.

Armator będzie miał obowiązek zapewnić, aby pomieszczenia mieszkalne, rekreacyjne, higieniczno-sanitarne oraz messy na statku spełniały wymagania określone w Konwencji MLC w zakresie powierzchni, oświetlenia, czystości powietrza, dopuszczalnego hałasu i drgań. Ponadto armator będzie obowiązany zapewnić marynarzom bezpłatne wyżywienie o odpowiedniej jakości i wodę pitną.

5. Ochrona zdrowia i ochrona socjalna.

W projekcie ustawy uregulowano kwestie ochrony zdrowia, opieki medycznej, także tryb realizacji badań lekarskich marynarzy oraz zapewnienie opieki medycznej na statku. W trakcie zatrudnienia na statku koszty świadczeń opieki zdrowotnej będzie ponosił armator statku. Wprowadzono rozwiązania dotyczące zabezpieczenia świadczeń zdrowotnych w okresie, gdy marynarze nie będą związani stosunkiem pracy.

Zgodnie z postanowieniami Konwencji MLC, w projekcie ustawy znajdują się przepisy zapewniające marynarzom dostęp do obiektów i urządzeń socjalnych na lądzie. W umowach o pracę marynarzy będą określone przysługujące im rodzaje świadczeń z zakresu zabezpieczenia społecznego.

6. Szczególne obowiązki i uprawnienia marynarzy i armatorów.

W projekcie ustawy określono obowiązki marynarzy związane z bezpieczeństwem statków i żeglugi, w tym na przykład obowiązki w sytuacji niebezpieczeństwa grożącego pasażerom, ładunkowi lub statkowi. Marynarz będzie obowiązany, zgodnie z przepisami ustawy, dbać o bezpieczeństwo pasażerów, chronić środowisko przed zanieczyszczeniem oraz dbać o pomieszczenia na statku i ich wyposażenie. Ponadto, w ustawie zostały uregulowane kwestie odszkodowań dla marynarzy w sytuacji zatonięcia statku lub jego utraty w inny sposób.

7. Dokumenty MLC oraz inspekcje i kontrole na statku.

Konwencja MLC wprowadza system certyfikacji warunków pracy na morzu i związaną z tym odpowiedzialność państwa bandery za spełnienie przez armatorów tych warunków. Statki polskiej bandery będą musiały posiadać następujące dokumenty: Morski Certyfikat Pracy lub Tymczasowy Morski Certyfikat oraz z Deklaracją Zgodności. Dokumenty tego rodzaju będą również musiały posiadać statki pływające pod obcymi banderami, zawijające do polskich portów morskich.

8. Procedury wnoszenia i rozpatrywania skarg.

Nowym rozwiązaniem jest także przewidziana w ustawie możliwość wniesienia przez marynarza skargi na warunki pracy i życia na statku. Skarga może być wnoszona do bezpośredniego przełożonego, kapitana statku lub inspektora Inspekcji Państwa Bandery lub Inspekcji Państwa Portu.

9. Praca na statkach niekonwencjonalnych.

W związku z tym, że nie wszystkie sprawy regulowane w obecnie obowiązującej ustawie o pracy na morskich statkach handlowych objęte są postanowieniami Konwencji MLC, a ich pominięcie spowodowałoby powstanie luki w obowiązującym prawie, w projekcie ustawy uregulowane zostały niektóre kwestie związane z pracą na statkach rybackich oraz na statkach pełniących wyłącznie specjalną służbę państwową. Chodzi, na przykład o statki badawcze, lodołamacze czy statki pilotowe, a także o statki pełniące stałe pogotowie ratownicze w celu prowadzenia akcji poszukiwawczych i ratowniczych. Przepisy dotyczą również pracy na statkach szkolnych i odnoszą się do nawiązywania stosunku pracy, czasu pracy, wynagrodzenia za pracę oraz do ochrony zdrowia, bezpieczeństwa i higieny pracy.

10. Odpowiedzialność karna.

W projekcie ustawy zawarto przepisy dotyczące administracyjnych kar pieniężnych lub kar grzywny za wykroczenia przeciwko przepisom ustawy oraz naruszenia praw marynarzy lub osób poszukujących pracy na statkach morskich.

11. Instrumenty pomocowe.

Projekt ustawy o pracy na morzu przewiduje zmianę ustawy z dnia 26 lipca 1991 roku o podatku dochodowym od osób fizycznych. Szczególnie zwracam na to państwa uwagę, bo jest to bardzo ważny środek pomocowy. Zmiana polega na zwolnieniu marynarzy, którzy są obywatelami państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego, z opodatkowania dochodów uzyskanych z tytułu pracy na statkach morskich o polskiej przynależności, używanych do przewozu ładunku lub pasażerów w żegludze międzynarodowej, wykonywanej łącznie przez okres przekraczający 183 dni w roku podatkowym.

Celem projektowanego przepisu jest próba obniżenia kosztów pracy marynarzy zatrudnionych na statkach eksploatowanych przez polskich armatorów. Rozwiązanie to stanowi jedną z niezbędnych przesłanek do ograniczenia negatywnego zjawiska przenoszenia statków do rejestrów tak zwanych wygodnych bander.

Uprzejmie dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję pani minister za przedstawienie uzasadnienia projektu ustawy o pracy na morzu. Otwieram dyskusję. Bardzo proszę o zabieranie głosu, rzecz jasna na pewnym poziomie ogólności. Bardzo proszę o formułowanie pytań do wnioskodawcy.

Bardzo proszę, pan poseł Kazimierz Smoliński.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Niedawno było podsumowanie Kongresu Morskiego, podczas którego otrzymaliśmy ładną publikację zatytułowaną „Polska polityka morska Rzeczypospolitej, z perspektywą do 2030 roku”. Co ma jedno wspólnego z drugim? W materiałach związanych z projektem ustawy o pracy na morzu strona rządowa napisała, że brak stosowania instrumentów pomocowych doprowadzi do całkowitej utraty przez Polskę, polskiej floty transportowej.

Dobrze, że rząd zdaje sobie z tego sprawę, natomiast niestety, w założeniach polityki morskiej nie znalazłem żadnych celów, które miałyby doprowadzić do tego, że polska flota transportowa ma ulec zwiększeniu, że wreszcie nastąpi powrót statków pod polską banderę. Jest ustawa tonażowa. Pani minister wielokrotnie mówiła, że trzeba podjąć różne działania wielokierunkowe, żeby doprowadzić do tego, żeby 35 tysięcy marynarzy, którzy pływają pod obcymi banderami, powróciło na statki pływające pod polską banderą, żeby zmienić niekorzystne statystyki. W tej chwili tak jest, że pod polską banderą pływają tylko 23 statki, z czego 7 w żegludze międzynarodowej.

Sami państwo podajecie, że już w tym roku dwa statki zostały przerejestrowane i jeden z armatorów grozi kolejnymi działaniami. Szkoda, że w ustawie o pracy na morzu instrumentów pomocowych nie przewidziano i pewnie tego skutku nie uzyskamy.

Wczoraj pani minister obiecała mi, że przedstawi skutki finansowe dla budżetu państwa zastosowania środków pomocowych przewidzianych w wytycznych europejskich, które możemy stosować i które inne kraje stosują. Przyjmując zasadę zwolnień od podatku 183 dni pracy na statkach, właściwie przyjmujemy rozwiązanie, które jest już w Ordynacji podatkowej. Jeżeli ktoś przez co najmniej pół roku pracuje za granicą, to w Polsce nie płaci podatku. Można powiedzieć, że jest to rozwiązanie standardowe.

Oczywiście, pewno będziemy się spierać na posiedzeniach podkomisji, do której powołania dojdzie. Tam będziemy ustalali, że jest pewien problem z liczeniem tych 183 dni itd. To są już szczegóły, w które nie chcę wchodzić. Natomiast myślę o pewnych rozwiązaniach generalnych. Chodzi głównie o obniżenie kosztów pracy na polskich statkach żeglugi międzynarodowej. Chodzi o obniżanie kosztów pracy. Udział państwa jest niezbędny. W przeciwnym przypadku proporcje nigdy nie ulegną zmianie i za chwilę nie będziemy mieli żadnego statku pod polską banderą.

Tyle na wstępie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę o inne zgłoszenia. Bardzo proszę, pan poseł Michał Wojtkiewicz.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Dziękuję przede wszystkim za to, że pan przewodniczący nie przekręcił mojego nazwiska.

Mam pytanie do pani minister dotyczące artykułu 129. Znajdują się w nim kwoty maksymalnych limitów wydatków budżetu państwa, będące skutkiem finansowym ustawy. W 2014 roku – 48.300 złotych, w 2017 -1400 złotych, w następnym roku też 1400 zł. Potem nagle w roku 2020 mamy 48 tysięcy, w latach kolejnych znowu 1400 złotych. Skąd te wielkości i dlaczego? Tego nie rozumiem – co za tysiąc czterysta złotych można zrobić? Nawet na krewetki nie wystarczy. Dziękuję, tylko to pytanie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Osobom niezorientowanym chcę powiedzieć skąd uwaga pana posła. Jest ona związana z wczorajszym dniem. Otóż na siódmym z kolei posiedzeniu Komisji, kiedy już wszyscy mieliśmy nie mało na plecach i w głowach, a więc także prowadzący posiedzenie Komisji w mojej osobie, zamiast poprosić do głosu pana posła Michała Wojtkiewicza, poprosiłem pana posła Wojciecha Michałkiewicza. Oczywiście, natychmiast przeprosiłem pana posła.

Bardzo dziękuję. Jeszcze raz bardzo proszę o kolejne zgłoszenia. Bardzo proszę, pan poseł Cezary Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście. Polska jest krajem morskim i mimo że to jest fakt, to stan polskiego prawodawstwa ten fakt pomijał. To stało się przyczyną, iż z wielkiej floty, którą nasz kraj dysponował, w zasadzie pozostały już tylko wspomnienia.

Gdy kilka lat temu byłem odpowiedzialny za sektor gospodarki morskiej, podjęliśmy w resorcie prace nad ustawą o pracy na morzu. Pamiętam jak trudno było nam uzgadniać przepisy ustawy z dwoma resortami – z resortem pracy i polityki społecznej, ale przede wszystkim z ministrem finansów.

Bardzo mnie cieszy, że projekt ustawy o pracy na morzu staje na posiedzeniu Komisji. Chcę podziękować pani minister Dorocie Pyć, że przyszła do nas z projektem ustawy, który naprawdę rodzi nadzieje, że odbudujemy polską flotę, że będziemy z niej dumni, że polski marynarz nie będzie musiał się tułać po świecie.

Namawiam wszystkich członków Komisji, a także stronę społeczną, abyśmy dołożyli sił, abyśmy w krótkim czasie, jaki pozostał do końca kadencji, zrobili wszystko, żeby ustawa w optymalnym kształcie została uchwalona. Jeszcze raz gratuluję pani minister i współpracownikom. To wielka rzecz. Wiem, jaka trudna była przed wami przeszkoda. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Czy są inne zgłoszenia? Oczywiście, dla porządku pytam także przedstawicieli strony społecznej czy są zgłoszenia. Są, bardzo proszę, udzielam panu głosu, ale bardzo proszę o przedstawianie się.

Wiceprzewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski :

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący, za możliwość wypowiedzi. Nazywam się Henryk Piątkowski i jestem wiceprzewodniczącym Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy. Mam zaszczyt z upoważnienia dwóch przewodniczących – przewodniczącego Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność" oraz przewodniczącego Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków przedstawić skrócone stanowisko, aczkolwiek przydługie, jak sadzę. Kilka minut państwu zajmę. Odczytam nasze stanowisko.

Chciałbym zwrócić państwa uwagę na kilka podstawowych, naszym zdaniem, kwestii związanych z omawianym przez Komisję Infrastruktury projektem ustawy o pracy

na morzu, uniemożliwiających jego zaaprobowanie. Mam także nadzieję, że uwagi te zostaną podzielone przez przynajmniej część obecnych na posiedzeniu pań i panów posłów.

Projekt ustawy nie spełnia, naszym zdaniem, tak podstawowych priorytetów regulujących pracę na statkach morskich, jak:

– stosunek pracy na statkach winien podlegać prawu polskiemu;

– pośrednictwo pracy powinno w przejrzysty sposób zabezpieczać interesy pracownicze;

– obsada załogowa statku winna być ustalana w drodze uzgodnień pomiędzy związkiem zawodowym a armatorem;

– stosunek pracy na statkach winien wynikać z obowiązującego dla tej profesji układu zbiorowego pracy;

– należy jasno określić uprawnienia polskiego marynarza do emerytury wynikające z pracy w tak zwanych warunkach szczególnych i to niezależnie od podnoszonej przez statek bandery;

– koszty zabezpieczenia społecznego marynarzy winny być poniesione w odpowiednich, uzgodnionych proporcjach, przez rząd, armatora i marynarza;

– ustawa winna implikować zmiany w Ordynacji podatkowej, w części dotyczącej marynarzy, na wzór rozwiązań stosowanych w krajach Unii Europejskiej;

– ustawa dotycząca pracy na statkach morskich nie może równocześnie regulować pracy na statkach rybackich, gdyż w tej sprawie jest osobna Konwencja Międzynarodowej Organizacji Pracy. Należałoby podjąć prace nad ratyfikacją przez Polskę tej Konwencji. Mamy kilka statków rybackich i trochę pracowników jest na nich zatrudnionych.

Wśród wyżej wymienionych są sprawy natury fundamentalnej, na które pozwolę sobie przez krótkie omówienie, szczególnie zwrócić uwagę paniom i panom posłom.

Pierwsza kwestia to poziom obsady załogowej. Traktuje o tym art. 37 projektu ustawy. Zawierając definicję celów dla Prawidła 2.7, autorzy Konwencji MLC wskazują na znaczenie, jakie ma zatrudnienie na statku wystarczającej liczby marynarzy dla zagwarantowania, że jest on eksploatowany bezpiecznie i wydajnie, z uwzględnieniem ochrony – zostało to zupełnie pominięte w projekcie ustawy – i biorąc pod uwagę zmęczenie marynarzy oraz szczegóły podróży statku.

Ustawa uwzględniać powinna istnienie, jako minimum, dwóch pojęć – minimalnej obsady bezpiecznej, pozwalającej na przemieszczanie się statku od punktu A do punktu B w warunkach normalnych oraz obsady operacyjnej pozwalającej, zgodnie z obowiązującymi przepisami, eksploatować statek bezpiecznie, z zapewnieniem mu wymaganej ochrony, i wydajnie.

Poziom obsady załogowej decyduje też o przyjęciu systemu pełnienia na statku wacht. Poza bardzo nielicznymi wyjątkami, system 2-wachtowy nie pozwala w warunkach współczesnej eksploatacji statku na spełnienie wymagań Konwencji MLC odnośnie czasu pracy i wypoczynku. O systemie wachtowym projekt ustawy zupełnie nie wspomina, jakby twórcy nie wiedzieli, w jaki sposób jest zorganizowana praca na statku.

Tymczasem obsada załogowa powinna zapewnić bezpieczeństwo statku i przebywających na nim osób w sytuacjach nadzwyczajnych i awaryjnych. To właśnie z tych powodów Norma A2.7.2 Konwencji stanowi: „Określając, akceptując lub zmieniając poziomy obsadzania statków załogami, właściwa władza weźmie pod uwagę potrzebę minimalizacji nadmiernego czasu pracy w celu zapewnienia wystarczającego wypoczynku i ograniczenia zmęczenia, jak również zasady zawarte w stosownych dokumentach międzynarodowych, szczególnie wydanych przez Międzynarodową Organizację Morską – IMO, dotyczących obsadzania załogą statków”.

W obecnej chwili zasadniczym dokumentem IMO w tej sprawie jest Rezolucja Zgromadzenia o numerze A.1047/27/ wraz z załącznikiem oraz Okólnik z 12 czerwca 2001 roku, zawierający wytyczne dotyczące minimalizowania i zarządzania zmęczeniem. Wyraźne odniesienie się do w Konwencji MLC z 2006 roku do zagadnień ochrony stanowi wskazanie, że przy ustalaniu obsady załogowej należy odpowiednio uwzględnić postanowienia Międzynarodowego Kodeksu Ochrony Statku i Obiektu Portowego, czyli Kodeksu ISPS.

Część projektowanej ustawy, zajmująca się obsadą załogową, powinna też przewidywać sytuację nagłego, nieprzewidzianego zmniejszenia składu obsady załogowej, niezależnie od przyczyn. Istnieje wiele przykładów takich sytuacji, jak na przykład choroba, wypadek, repatriacja z powodów dyscyplinarnych, niemożność zaokrętowania zmiennika itp. Ustalenie poziomów obsady załogowej wymaga szczególnie pieczołowitej regulacji, ponieważ koszty załogowe stanowią istotny element kosztów eksploatacyjnych statku. Armatorzy wykazują skłonność zarówno do wnioskowania o minimalny poziom obsady załogowej, jak i przekonywania zainteresowanych organów, że niski poziom obsady załogowej jest wystarczający do bezpiecznej eksploatacji statku. Udział organizacji marynarzy w procesie ustalania poziomów obsady załogowej jest w tej sytuacji niezbędny.

Dodatkowym argumentem, przemawiającym za zwróceniem szczególnej uwagi na ustalanie poziomów obsady załogowej, jest narastające obciążenie pracami administracyjnymi. Chociaż dotyczy to głównie oficerów, to jednak wpływa w sposób zasadniczy na bezpieczeństwo statku i jego personelu.

Kwestia druga, to pośrednictwo pracy. W tej kwestii zwracamy uwagę na następujące braki: Po pierwsze – nadal niejasnym pozostaje, kto jest audytorem dokonującym badania agencji zatrudnienia, o czym mówi art. 18 projektu ustawy. Być może lista audytorów powinna być udostępniana publicznie przez administrację morską. Być może powinien to robić dyrektor urzędu morskiego, jak wspomina się w projekcie. Jest to niejasne sformułowanie i widzimy tu pewien kłopot.

Po drugie – w projekcie nie wspomina się nic na temat obowiązków archiwizowania przez agencję zatrudnienia dokumentacji związanej z zatrudnieniem. Agencja taka może zakończyć działalność z dnia na dzień i w świetle prawa usunąć wszelką dokumentację. Taka możliwość potwierdziło w korespondencji Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej, odsyłają związki zawodowe do uregulowania tego problemu w przepisach nowej ustawy o pracy na morzu. Niestety, nie ma w projekcie żadnej wzmianki na ten temat.

Po trzecie – bardzo istotnym dla zabezpieczenia interesów członków załogi statku jest polisa ubezpieczeniowa załogi statku, jaką uzyskuje armator. Brakuje jej w wykazie dokumentów niezbędnych dla zawarcia umowy pomiędzy armatorem a agencją zatrudnienia. Wydaje się, że o ten dokument mógłby być uzupełniony art. 20 projektu ustawy, w którym znajdują się dokumenty.

Dalej, kwestia stosunku strony pracowniczej do propozycji zwolnienia z opodatkowania marynarzy pracujących na statkach podnoszących polską banderę, po przepracowaniu na nich co najmniej 183 dni. Naprawdę, propozycję tę witamy z radością, jest to duże osiągnięcie, chociaż też mamy duży niepokój. Wiemy doskonale, że diabeł tkwi w szczegółach. Pan poseł Smoliński wspomniał o tym na wstępie, to jest właśnie *clou* problemu. W czasie posiedzeń Zespołu Trójstronnego zgłaszaliśmy kilkanaście wątpliwości Ministerstwu Infrastruktury i Rozwoju prosząc o dyskusję w tej sprawie. Niestety, nie doczekaliśmy się dyskusji. Liczymy na to, że taka dyskusja odbędzie się w parlamencie, że w jakiś sposób te kwestie zostaną wyjaśnione i rozwiązane.

Zupełnie inną kwestią jest dyskusja i przeniesienie takich rozwiązań na wszystkich polskich marynarzy, a nie tylko na tych, którzy pracują na statkach określonych w art. 118 projektu ustawy. Są one określone dość specyficznie. Mamy dzisiaj sytuację, w której polscy marynarze pracują na statkach towarowych podnoszących polską banderę, ale nie są zatrudnieni przez polskich pracodawców, tylko zagranicznych. Są też statki podnoszące polską banderę, na których są zatrudnieni polscy marynarze, a pracodawcy są nie tylko spoza naszych granice, ale także spoza obszaru Unii Europejskiej. Takich sytuacji jest ogromnie dużo. Chcielibyśmy zająć się szczegółami i rozmawiać o ulgach podatkowych dla wszystkich marynarzy.

Kolejna kwestia – emerytury marynarzy. Jedną z kluczowych kwestii jest rozstrzygnięcie w projektowanej ustawie sprawy wieku emerytalnego i prawa do uzyskania świadczenia emerytalnego. Na dzisiaj kwestia ta jest regulowana przez akty prawne różnego szczebla. Jakie perturbacje rodzi taka sytuacja wiedzą tak naprawdę jedynie sami zainteresowani marynarze przechodząc przez instancje sądowe, zmagając się z Zakładem Ubezpieczeń Społecznych, by uzyskać ostatecznie wyrok w swojej sprawie.

Niestety, autorzy projektu ustawy z uporem godnym lepszej sprawy odrzucają ten temat, pozostawiając go nadal do rozstrzygnięć sądowych.

Kolejna sprawa – zabezpieczenie społeczne marynarzy. To już ostatni akapit mojej wypowiedzi. W tym miejscu chcemy zwrócić uwagę na zupełnie pominiętą w projekcie, a przez związki zawodowe wielokrotnie zgłaszaną, sprawę zabezpieczenia społecznego marynarzy zamieszkałych na terenie Polski. Konwencja MLC z 2006 roku stanowi w Normie 4.5 między innymi, że: „Każdy Członek podejmuje kroki zgodne z krajowymi uwarunkowaniami w celu zapewnienia komplementarnego zabezpieczenia społecznego, wspomnianego w ustępie 1 niniejszej Normy, wszystkim marynarzom mającym miejsce stałego zamieszkania na jego terytorium. Obowiązek ten może zostać spełniony, na przykład, poprzez odpowiednie dwustronne i wielostronne porozumienia lub systemy oparte na składkach. Wynikająca z tego ochrona nie będzie mniej korzystna niż oferowana osobom pracującym na lądzie na terytorium Członka". Tyle Konwencja.

Rząd polski złożył w ubiegłym roku w Międzynarodowej Organizacji Pracy sprawozdanie dotyczące stosowania Konwencji MLC 2006. Zostało ono skomentowane przez MOP, a komentarz przesłał polskiemu rządowi w formie zapytania. Jest on dostępny na stronie internetowej Międzynarodowej Organizacji Pracy, jako informacja publiczna. Pomijając cały szereg uwag i braków na jakie wskazuje MOP, w komentarzu znajdujemy taką uwagę: „Jednakże nie jest jasne, czy marynarze zamieszkali w Polsce, którzy pływają na statkach innych bander, są także objęci przepisami dotyczącymi zabezpieczeń społecznych i jakie rozwiązania zostały wprowadzone w celu otrzymania składek od armatorów, którzy nie mają swojej siedziby w Polsce.

Komitet zwraca się do Rządu RP o udzielenie wyjaśnień, jakie działy zabezpieczenia społecznego dotyczą marynarzy i jakie zostały podjęte zarządzenia, aby zapewnić zamieszkałym w Polsce marynarzom zabezpieczenia społeczne".

Wydaje się zatem, że ten brak jest z punktu widzenia MOP istotny. Czy na tyle, żeby Polska spotkała się z wytknięciem ze strony Międzynarodowej Organizacji Pracy, że nie do końca spełniamy to, co ratyfikowaliśmy? Przyszłość to pokaże.

Na te podstawowe kwestie chciałbym ze strony pracowniczej zwrócić uwagę paniom i panom posłom. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś z państwa jeszcze chciałby zabrać głos. Bardzo proszę.

Przewodniczący NSZZ „Solidarność" w spółce Polska Żegluga Morska Paweł Kowalski:

Paweł Kowalski, przewodniczący „Solidarności" w Polskiej Żegludze Morskiej, członek Rady Pracowniczej.

Panie pośle, PŻM to jest jedyny duży armator, który pozostał w Polsce. Podstawą tego wszystkiego są nierówne prawa fiskalne i socjalne w Polsce i w Unii Europejskiej. Zdecydowana większość spraw wynika z niewłaściwego zarządzania firmami przez ludzi nadanych z klucza politycznego, pseudofachowców. Mówił o tym między innymi pan poseł. Przykładem mogą być Polskie Linie Oceaniczne. Przedsiębiorstwo to w 1990 roku miało 190 statków, a w Polskiej Żegludze Morskiej mieliśmy ich 107. Nieudolne działania i posunięcia zarządzających, jak również spowodowane przekształcenia, które zostały przeprowadzone, doprowadziły do tego, że ten armator zniknął. Teraz są to tylko trzy statki, ale tylko w 30% będące własnością PLO.

My w Polskiej Żegludze Bałtyckiej mamy około 70 statków, 4 promy i 3 statki w zarządzaniu. Trzymamy się, stale to powtarzam, dzięki temu, że jesteśmy przedsiębiorstwem państwowym. Dzięki temu funkcjonujemy. To nie forma własności decyduje o sukcesie firm, bo upadają także prywatne spółki i spółki Skarbu Państwa. Najgorzej są zarządzane spółki Skarbu Państwa. Raport Najwyższej Izby Kontroli mówi, że najwięcej upadło spółek będących pod zarządem ministra skarbu państwa.

Wracając do naszych spraw. Przepraszam, panie pośle wymienię przedsiębiorstwa, które upadły: w Szczecinie „Gryf", „Trans-ocean" i „Odra", w Gdyni – „Dalmor". Co jeszcze pozostało z Polskiego Ratownictwa Okrętowego? Wiemy, że to już nie jest nasza własność. Co zostało z PSI? Też wiemy, co tam jest. To jest skutek wyprzedaży majątku z powodu złej komercjalizacji i prywatyzacji.

Nad ustawą o pracy na morzu pracujemy już dość długo. Chcę państwu powiedzieć, że brałem udział w pracach nad pierwszą ustawą o pracy na morskich statkach handlowych w roku 1989, która weszła w życie w roku 1990. Pracowaliśmy nad projektem pod przewodnictwem świętej pamięci prezydenta Lecha Kaczyńskiego oraz profesora prawa z Poznania, którego nazwiska zapomniałem. Procedowaliśmy tę ustawę jako „Solidarność", przy współudziale związku zawodowego marynarzy.

Projekt nowej ustawy o pracy na morzu, pani minister najlepiej o tym wie, mieliśmy uzgodniony już w 2008 roku. Niestety, to co pan poseł Smoliński wcześniej powiedział, pewne ministerstwa albo nie widziały możliwości znalezienia środków, albo było to celowe działanie. One po prostu szkodzą, żeby ta ustawa nie weszła w życie, żeby dała szanse polskim armatorem i powrotu polskiej bandery na polskie statki.

Prace nad ustawą skończyliśmy, została ona wynegocjowana w zespole Komisji morskiej i miała wchodzić w życie. Instrumenty, z których korzystają armatorzy unijni, a chodzi o stawkę podatkową dla marynarzy oraz opłatę stawki emerytalnej i zdrowotnej, to wszystko było już wypracowane. W 2008 roku mieliśmy prace zakończone. Niestety, pan minister Rostowski w 2009 roku… Otrzymaliśmy informacje, że ministerstwa się nie zgadzają. Bo niby dlaczego marynarze mają mieć lepsze warunki niż inni ludzie w Polsce? Ileż tych marynarzy jest w Polsce? Ogólnie około 35 tysięcy. W samym PŻM mamy 3 tysiące, u kolegi w PŻB jest 600 marynarzy. Jak państwo wiecie, całą wojnę prowadziliśmy i prowadzimy, żeby PŻB nie zostało sprzedane. Dzięki Bogu, sprzedaż obcemu armatorowi została wstrzymana, bo wtedy nastąpiłaby likwidacja tej firmy.

Oczekiwaliśmy nowej ustawy o pracy na morzu i przez lata braliśmy udział w pracach komisji. Liczyliśmy na to, że rozwiązania, które są w Unii Europejskiej, to znaczy stawka zerowa opodatkowania marynarzy, podział składki emerytalno-rentowej pomiędzy trzy strony – rząd, pracodawcę i pracobiorcę. To jest możliwe, w Unii tak się dzieje, tam armatorzy z tego korzystają. My, jako PŻM, musimy płacić za to wszystko, nie mamy żadnej ulgi. Musimy płacić z własnych pieniędzy. Same tylko połączenia lotnicze przy podmianie załóg statków kosztują nas rocznie 5 milionów dolarów. W Polsce, niestety, rzadko robimy podmiany załóg. 93% naszych przewozów, to są ładunki obce. Do Polski wozimy niewiele, tylko trochę fosfatów do zakładów w Policach, tak to się odbywa. Połączenia lotnicze są bardzo drogie.

W Unii Europejskiej armatorzy odliczają sobie te koszty od podatku. U nas, niestety, tego nie mamy, musimy ponosić wszystkie koszty. Za marynarzy, w uzgodnieniu ze związkami i Radą Pracowniczą, płacimy 130 dolarów składki emerytalno-rentowej, a więc najniższą, jaką tylko można mieć. Tyle emerytury marynarz będzie miał płacone. Szanowni państwo, w *shippingu* od trzech lat jest dramat. Od zakończenia wojny, od 1945 roku czegoś takiego nie było, co teraz się dzieje w *shippingu*. Jak gruszki, jak ulęgałki spadają firmy, następuje ich likwidacja. Dotyczy to nie tylko małych, ale i dużych armatorów. Według dostępnych danych, tak ma być także w roku 2016, a nie wiadomo, czy dłużej takiej sytuacji nie będzie.

Ilu tylko możemy, tylu zatrzymujemy naszych marynarzy. Ale musimy mieć płace porównywalne do tych w Unii Europejskiej, musimy płacić tak samo, bo ludzie uciekną. Generalnie dotyczy to oficerów – mechaników i nawigatorów. Jak na razie nie narzekamy, ale nie ma w ustawie tego, czego oczekiwaliśmy. Pani minister o tym wie. Oczekiwaliśmy, że polscy armatorzy będą korzystać z takich samych udogodnień, bo przecież jesteśmy w Unii, jak armatorzy w Unii Europejskiej. Niestety, tego nie ma. Nam, jako armatorom, przyjęcie Konwencji nic nie daje. Nie ma rozwiązań, na które oczekiwaliśmy, aby polska bandera mogła wrócić na polskie statki. Przy rozwiązaniach, jakie są w ustawie, niestety, nie mamy żadnej szansy. Dziękuję.

Przewodniczący NSZZ „Solidarność" w Polskiej Żegludze Bałtyckiej Kazimierz Sikora:
Kazimierz Sikora, przewodniczący „Solidarności" w Polskiej Żegludze Bałtyckiej. Nie będę państwu zabierał czasu. Chciałbym tylko uzupełnić wypowiedź kolegów. W propozycji rządowej przy podatkach, przy 183 dniach, pominięto kilkuset marynarzy pływających na promach. Tam się pływa w systemie dwuzmianowym, więc marynarze z promów będą z tej ulgi zwolnieni. To się kłóci z założeniem, że pomagacie armatorom. Tego

w projekcie nie ma. Marynarzy dzieli się również na tych, którzy będą korzystali z ulgi podatkowej pracując 183 dni w roku i dłużej, i na tych, którzy pływają krócej na promach i z różnych przyczyn nie są uwzględnieni. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Więcej zgłoszeń nie widzę, wobec powyższego proszę panią minister o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania oraz o odniesienie się do poruszonych kwestii. Bardzo proszę, pani minister.

Podsekretarz stanu w MIR Dorota Pyć:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Odpowiadając w kolejności na zadane pytania i dziękując za nie, chciałam przede wszystkim odnieść się do bardzo ważnych kwestii podniesionych przez pana posła Kazimierza Smolińskiego. Pan poseł zapytał o instrumenty pomocowe i o to, jaka jest wizja rządu w zakresie wprowadzania do polskiego porządku prawnego instrumentów pomocowych i jakby to mogło się przełożyć na siłę polskiej bandery. Tak zrozumiałam to pytanie.

Zanim odniosę się do samych środków pomocowych, do instrumentów pomocowych i wytycznych Komisji Europejskiej z 2004 roku o pomocy państwa dla transportu morskiego, chciałam wyjaśnić jedną generalną rzecz, która ma podstawowe znaczenie dla naszego dzisiejszego spotkania i dla dalszych losów projektu ustawy o pracy na morzu. Mamy dwie kwestie. Pierwsza dotyczy konieczności wprowadzenia do polskiego porządku prawnego ustawy o pracy na morzu z tego względu, że mamy już procedurę naruszeniową w Unii Europejskiej. Musimy się liczyć z tym, że jeżeli nie zgłosimy w najbliższym czasie krajowych środków wykonawczych, to sprawa zostanie przez Komisję Europejską skierowana do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

Z tym wiąże się bardzo ważna kwestia, że tą ustawą implementujemy do polskiego porządku prawnego dyrektywy UE i zapewniamy wykonanie postanowień Konwencji NLC. Jednak nie całej, bo my ją już mamy ujętą w polskim porządku prawnym, ale tytułu 5 Konwencji, czyli zapewnienia zgodności i wykonywania jej postanowień. Między innymi takich spraw, o których wspomniałam w swoim wystąpieniu – możliwość składania skarg przez marynarzy. To są obligatoryjne, a nie fakultatywne wymogi Konwencji, które musimy wprowadzić do polskiej ustawy. Jeżeli tego nie zrobimy, to możemy się narazić na międzynarodowe naruszenie postanowień Konwencji i to niezależnie od tego, że ją ratyfikowaliśmy. Sam fakt ratyfikacji Konwencji NLC przez Polskę nie zwalnia nas z obowiązku wprowadzenia konkretnych przepisów, norm, standardów i wymagań, mających na celu zapewnienie wykonania Konwencji. To jest jeden filar.

Drugim filarem jest to, co Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju próbowało wprowadzić do projektu ustawy i co częściowo się nam udało – to są środki pomocowe. Tak jak pan poseł Smoliński słusznie wspomniał, mamy już w polskim porządku prawnym ustawę o podatku tonażowym. To jest jeden ze środków pomocowych z wytycznych unijnych. Zwolnienie podatkowe, te wspomniane 183 dni, to jest kolejny środek pomocowy. To jest to, co robimy w drugim filarze, czyli wprowadzamy coś poza koniecznością dokonania implementacji i wprowadzenia środków wykonawczych do Konwencji.

Natomiast bez wątpienia tym, co ograniczyło nasze możliwości sformułowania pożądanych, między innymi przez związki zawodowe, założeń, na podstawie których projekt ustawy o pracy na morzu został opracowany, była bardzo ważna kwestia, czyli ciążąca nad Polską procedura nadmiernego deficytu. Poprawka jest taka: żeby móc wprowadzać środki pomocowe, które są dozwolone wytycznymi Komisji Europejskiej, państwo członkowskie, które się na to decyduje, musi mieć na to pieniądze.

Nasza wizja dalszego udoskonalania, jeżeli uda się przeprowadzić tę ustawę, jest taka, że będziemy usilnie pracować nad tym, żeby wprowadzać kolejne środki pomocowe do tej ustawy, zmieniając ją i udoskonalając. Cały czas wychodząc naprzeciw marynarzom, ale również armatorom.

W Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju został stworzony, na podstawie bardzo dokładnych badań, symulacji i analiz, projekt na najbliższych 25 lat sprowadzenia statków pod polska banderę, właśnie poprzez możliwość korzystania z dozwolonych instrumentów pomocowych.

Jeżeli chodzi o pytanie, które zadał pan poseł Michał Wojtkiewicz, to można je wyjaśnić krótko, bo to jest prosta sprawa. Chodzi o koszt audytów agencji pośredniczących w zatrudnianiu marynarzy Ktoś może się zastanawiać, dlaczego jest najpierw 48 tysięcy, a potem cztery razy 1400 złotych. Jest tak dlatego, że zakładamy, iż kwota 1400 złotych wynika z symulacji przeznaczenia środków na ewentualne nowe agencje pośredniczące, które mogłyby się pojawić na rynku, aby świadczyć pośrednictwo w zatrudnianiu marynarzy. Wspomniane kwoty stanowią zabezpieczenie finansowe.

W zasadzie chciałam podziękować panu posłowi Cezaremu Grabarczykowi za wsparcie z tego względu, że jest nam ono bardzo potrzebne. Bardzo dziękuję i jestem z całego serca wdzięczna.

Przechodzę do pytań, a w zasadzie do problemów, które postawił pan przewodniczący Henryk Piątkowski. Wrócę jednak do bardzo ważnego momentu. Proszę państwa, tak się stało, że dzisiaj mamy rocznicę. Rok temu 22 lipca miałam okazję, która nie jest często dana podsekretarzowi stanu, uczestniczenia w posiedzeniu Rady Ministrów. Miałem okazję walczyć, a raczej pracować nad założeniami do omawianej dzisiaj ustawy, a także rozmawiać o tym z premierem rządu. Staraliśmy się o to, żeby chociaż dodatki marynarskie zwolnić z opodatkowania. Dzięki argumentom, które przedstawiłam, i dzięki analizie porównawczej marynarskiego systemu podatkowego, który dokładnie przeanalizowaliśmy w całej Unii Europejskiej, pan premier rok temu zgodził się na to, żeby wprowadzić zwolnienie od podatku po 183 dniach pracy na statku. Uważam, że jest to sukces.

Minął rok od tamtego wydarzenia. Przez rok w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju powstał projekt ustawy, który w dużym zakresie uwzględnia postulaty związków zawodowych. Chciałabym, żeby było to odnotowane. Powstał projekt, który jest zgodny z tym, czego wymaga od nas Unia Europejska i społeczność międzynarodowa. Dodatkowo projekt zawiera unijny środek pomocowy.

Nawiązując do tego, co przedstawił pan przewodniczący Piątkowski, muszę zwrócić uwagę na jedną rzecz. Rzeczywiście było tak; 22 lipca 2014 roku Rada Ministrów przyjęła założenia. Kolejny raz zespół trójstronny ze stroną pracowniczą, związkową i rządową, spotkał się w październiku. Strona związkowa chciała dyskutować o założeniach. Nie mogłam dyskutować ze stroną związkową o założeniach, bo zostały już one przyjęte przez Radę Ministrów w lipcu. Chciałam ze strona związkową dyskutować o projekcie ustawy, a nie o założeniach. To już nie ten etap. Z tego chciałam się wytłumaczyć.

Natomiast zawsze, strona związkowa o tym wie, byłam otwarta na spotkania i negocjacje. Bardzo chciałabym, żeby strona związkowa dokładnie przeczytała projekt ustawy i zauważyła, że w projekcie jest mnóstwo pomysłów, idei, postulatów, które związki zgłaszały, które zabezpieczają prawa marynarzy pracujących na statkach morskich.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, chciałabym oddać głos w kwestiach szczegółowych kapitanowi żeglugi wielkiej, który pracował przy projekcie. Ma on 30-letnie doświadczenie w pracy na statkach morskich i wspomagał nas swoją wiedzą.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję pani minister. Oddaję głos panu kapitanowi, bardzo proszę.

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich Cezary Łuczywek:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Chciałem się odnieść do szczegółów spraw, które poruszył pan przewodniczący Henryk Piątkowski, a które, według mnie, pokazują, że chyba jednak nie czytaliśmy ustawy w jednakowy sposób. Zacznę od pierwszej kwestii, od postulatu, żeby stosunki pracy na statkach polskich były regulowane prawem polskim. Wielokrotnie mówiliśmy na ten temat, że jest to postulat niezgodny z prawem. Taki przepis funkcjonował w art. 2 w poprzedniej ustawie o pracy na statkach handlowych, niemniej jednak, po przyjęciu przez Polskę rozporządzenia 593/2008 w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych, było to tak zwane rozporządzenie Rzym II, przyjęliśmy w naszym porządku prawnym zasadę swobody wyboru prawa. Innymi słowy, przyjęliśmy, że umowa podlega prawu wybranemu przez stronę. Nie możemy nakazać ustawowo zawierania umów zgodnie z polskim prawem, skoro wcześniej zobowiązaliśmy się, że będziemy przestrzegać zasady swobody umów. Byłoby to działanie niezgodne z prawem.

Dosyć długo pan przewodniczący mówił o sprawach obsady załogowej, o zmęczeniu marynarzy. O tym wszystkim, na czym zasadza się właściwie idea Konwencji NLC. Chciałbym odesłać do art. 121 naszego projektu, który w pkt 10 zmienia art. 80 ustawy o bezpieczeństwie morskim w następujący sposób. Wprowadzamy do art. 80 ust. 1a, który mówi: „Przy ustalaniu składu załogi statku dyrektor urzędu morskiego bierze pod uwagę wymagania zawarte w Konwencji SOLAS, w tym w szczególności w Kodeksie ISM oraz Kodeksie ISPS, a także potrzebę unikania i minimalizowania, o ile to możliwe, wydłużonego czasu pracy na statku, w celu zapewnienia odpowiedniego odpoczynku i ograniczenia zmęczenia marynarzy". To rozwiązanie wprowadziliśmy tym projektem ustawy.

Jeżeli chodzi o problem związany z obsadą dwuwachtową na statkach, to ten problem również w projekcie jest uwzględniony przez wprowadzenie w art. 44 maksymalnego limitu czasu pracy. W związku z tym armator, który będzie zatrudniał marynarzy tylko dwuzmianowo, przekroczy limity. Marynarze przekroczą limity. Armator będzie postępował niezgodnie z prawem i będzie podlegał karom, które przewidzieliśmy w ustawie.

Jeżeli chodzi o kwestię audytów i audytorów. W art. 18 ustawy napisaliśmy kto przeprowadza audyt. Organem, który przeprowadza audyty jest dyrektor urzędu morskiego. Osoby przeprowadzające audyty, to audytorzy posiadający świadectwa audytorów zewnętrznych, audytorów szkolonych na różnego rodzaju kursach MLC.

Jeżeli chodzi o archiwizowanie agencji zatrudnienia, to zapraszam do lektury art. 25, w którym jest wyraźnie napisane, jakiego typu dane powinny zbierać i archiwizować agencje zatrudnienia. Nie ma tego problemu.

Wreszcie polisa ubezpieczeniowa, łącznie z zabezpieczeniem społecznym marynarzy. Chciałem przywołać dwa artykuły – art. 74, w którym mówimy, jakiego rodzaju zabezpieczenie odpowiedzialności powinien posiadać armator. W art. 22 ust. 3, nakładamy na pośredników pracy obowiązek pytania armatorów przed zatrudnieniem marynarza o to – czy po zatrudnieniu obejmą oni marynarzy ubezpieczeniem emerytalnym, rentowym i zdrowotnym. W przypadku negatywnej odpowiedzi, pośrednik ma obowiązek poinformowania marynarza, że armator nie będzie go ubezpieczał, ale jednocześnie wskazania marynarzowi, że może ubezpieczyć się sam.

Jak wiemy, w polskim systemie prawnym mamy dwa rodzaje ubezpieczeń obowiązkowych i zdrowotnych. W naszej ustawie nie mogliśmy zobowiązać obcych armatorów do tego, aby opłacali składki za polskich marynarzy. Natomiast marynarze mogą sami się ubezpieczać, zarówno emerytalnie i rentowo, co wynika z art. 7 ust. 3 ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych, jak i zdrowotnie, co z kolei wynika z art. 68 ustawy o świadczeniach opieki zdrowotnej.

Dodatkowo chciałem poinformować, że w jednym z przepisów art. 123 umożliwiamy marynarzom, którzy do tej pory nie płacili składek na NFZ, możliwość kontynuacji składek na Fundusz bez pobierania od nich dodatkowej, tzw. opłaty zaporowej, która wynika z art. 68 ust. 8. Myślę, że to powinno wystarczyć.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Informuję, że wspomagał panią minister pan Cezary Łuczywek, aktualnie przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich.

Szanowni państwo. W ten sposób wyczerpaliśmy głosy…

Przewodniczący NSZZ „S" w PŻM Paweł Kowalski:

Przepraszam, panie przewodniczący, czy można jeszcze coś dodać?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tak; proszę bardzo.

Przewodniczący NSZZ „S" w PŻM Paweł Kowalski:

Pani minister. Dokładnie wiemy i dokładnie pamiętamy ustawę tonażową, bo świętej pamięci prezydent, pan Lech Kaczyński, podpisywał w 2007 roku tę ustawę u nas w PŻM, na 22 piętrze. Daje ona szansę zniżki opłacenia podatku od działalności gospodarczej. Ale pani minister, proszę już dalej mówić prawdę. Ustawa będzie dopiero wtedy obowiązywała, gdy będzie polska bandera, na dzień dzisiejszy jest ona martwa. Działania,

o których my mówmy, to ulga podatkowa dla marynarzy, składka emerytalno-rentowa i zdrowotna, tak jak w Unii Europejskiej. Pani minister ją ma, bo korzysta z pomocy i ulg, które są w Unii Europejskiej.

Póki to nie wejdzie w życie, to nie mówmy stale, że wprowadziliśmy ustawę tonażową. Nieprawda – nie wprowadziliśmy. Jak będzie polska bandera, to wtedy ustawa tonażowa będzie funkcjonować, i ulga netto, i podatek od statków, i ograniczone ilości. Pozostała część z powierzchni 30 czy 40% w formie podatku będzie szło do Skarbu Państwa, a reszta pozostanie. Można to ustalić w różnych proporcjach, na rozwój armatorów, pozostanie na inwestycje armatorskie.

Jeszcze o drugiej sprawie, bardzo bulwersującej, chciałbym szanownemu państwu powiedzieć. My, marynarze, jesteśmy drugą kategorią ludzi w Polsce. Mamy siedemdziesiąt statków, one są pod obcą banderą ze względu na system fiskalny i podatkowy jaki jest, bo inaczej nas by tutaj nie było, PŻM by nie funkcjonował. Taka jest prawda. To są statki będące własnością Polskiej Żeglugi Morskiej, własnością państwa, bo to jest państwowa firma. To są statki polskie.

Jako marynarze jesteśmy ludźmi drugiej kategorii, bo nie możemy głosować w wyborach powszechnych. We wszystkich wyborach nie możemy głosować, bo nie ma polskiej bandery, a statki są w 100% własnością polskiego państwa. Inna bandera jest tylko po to, ażeby podatków nie płacić. Ile lat wojny prowadzimy, aby teraz pan z Państwowej Komisji Wyborczej, który już z niej odszedł, z którym wiele razy rozmawiałem osobiście, powiedział – proszę pana, co za problem? Głosujcie w portach, w których są konsulaty polskie i gdzie są ambasady. Po prostu brak słów na taką odpowiedź. Czy statek zawija do portu tam, gdzie jest polski konsulat czy ambasada?

Jeszcze sprawa dotycząca ilości, jak tutaj było mówione, mówił o tym pan kapitan. Wydaje mi się, panie kapitanie, że pan już zatracił trochę połączenia z morzem i ze statkami, że pan swoje racje przedstawia tak, jak kiedyś nie chciał nam pan przedstawić na posiedzeniu Komisji Morskiej pewnych spraw, które pan opracował. Powiedział pan – to są moje prywatne ustalenia. Pani minister doprowadziła pana do tej sytuacji.

Kolejna sprawa dotyczy czasu odpoczynku marynarzy na statku. Teraz bierzemy na statki kadetów, bo jak pan kapitan zauważył, w systemie dwuwachtowym trudno jest o czas na wypoczynek. Mamy wprowadzoną ustawę antyterrorystyczną przeciwko Bin Ladenowi i innym działaniom, w każdym porcie są wzmocnione wachty. Ktoś musi statków pilnować. Nie ma na statku tylu marynarzy, żeby można było ich odłączyć od prac załadunkowych prowadzonych w trakcie postoju statku w porcie. To też jest problem. Kto da pieniądze, żeby zatrudnić tylu marynarzy, żeby nie przekraczać limitów godzin pracy? W takich sytuacjach korzystamy z tego, że mamy kadetów z Akademii Morskiej, którzy przychodzą do nas jako kadeci. Oni mogą zastąpić marynarza po przeszkoleniu. Nie stać nas, armatorów, jak również i innych, żeby dodatkowo zatrudniać marynarzach na statkach, o czym mówił pan kapitan. Dziękuję bardzo.

Wiceprzewodniczący OZZ Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Przepraszam; czy można jeszcze powiedzieć dwa zdania, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę. Bardzo proszę o następne zgłoszenie.

Wiceprzewodniczący OZZ Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Nie będę państwa, broń Boże, zajmował polemiką ani z panią minister, ani z panem kapitanem Łuczywkiem. Niemniej jednak dwie rzeczy wydają się być istotne w wymianie zdań i opinii na temat tego co zawiera, albo czego nie zawiera, projekt ustawy i jak był przygotowywany.

Pierwsza kwestia dotyczy pracy zespołu trójstronnego, o którym pani minister była uprzejma wspomnieć. Rzeczywiście, tak to było, tyle tylko, że na ocenę i dyskusję na temat założeń do ustawy o pracy na morzu w zespole trójstronnym byliśmy umówieni w kwietniu, a nie w październiku czy w lipcu, bo po prostu pani minister posiedzenia tego zespołu nie zwołała. To jest takie zdarzenie. Potem rzeczywiście było tak, że rząd przyjął założenia i dyskusji na posiedzeniu zespołu trójstronnego nie było, bo już, tak

naprawdę, nie było po co dyskutować, jako że wcześniejsze posiedzenie zespołu się nie odbyło.

Jeszcze jedna uwaga *a propos* pośrednictwa pracy. Zdaje mi się, może nie wyrażałem się zbyt jasno i nie zostałem dobrze zrozumiany, ale nie mówiłem o tym, że agencje nie prowadzą wykazów, tylko że nie muszą ich archiwizować. Podaję to tylko jako jeden przykład. Jest takich przykładów wiele, ale rozumiem, że to nie czas i miejsce, aby zajmować państwa szczegółowymi dyskusjami. Jeśli jest taka potrzeba, to jestem do dyspozycji w każdym miejscu i czasie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy pani minister zechce się odnieść. Nie? Dziękuję. Pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski, bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Ponieważ jest to ostatni głos w dyskusji, chciałbym postawić wniosek o to, żeby w związku z obszernym opracowaniem związanym z zagadnieniami pracy na morzu, powołać podkomisję nadzwyczajną do rozpatrzenia projektu ustawy z druku 3645.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Wobec wyczerpania głosów w dyskusji zamykam pierwsze czytanie projektu ustawy o pracy na morzu.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Jeszcze jedno, panie przewodniczący. Chcę ewentualnych kandydatów do pracy w podkomisji nadzwyczajnej uprzedzić, że będę także wnioskował skierowanie do tej podkomisji.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo przepraszam, pierwsze czytanie projektu tej ustawy odbyło się wczoraj w sali plenarnej. Dzisiaj Sejm skierował projekt do rozpatrzenia w naszej Komisji.

Ponieważ został sformułowany wniosek o powołanie podkomisji nadzwyczajnej do dalszego procedowania, czy jest sprzeciw wobec tego wniosku? Nie ma.

Proponuję, aby podkomisja nadzwyczajna pracowała w siedmioosobowym składzie. Proponuję, aby udział poszczególnych klubów był następujący: klub PSL- jedna osoba, klub SLD – jedna osoba, klub PiS – dwie osoby i klub PO – trzy osoby. Proszę o zgłaszanie kandydatów do podkomisji nadzwyczajnej.

Klub Parlamentarny Polskie Stronnictwo Ludowe zgłosił pana posła Michała Pacholskiego, Klub Parlamentarny Prawo i Sprawiedliwość zgłosił pana posła Kazimierza Smolińskiego i pana posła Piotra Króla. Klub Parlamentarny Sojusz Lewicy Demokratycznej zgłasza pana posła Tomasza Kamińskiego. Klub Parlamentarny Platforma Obywatelska… Proszę o zgłaszanie się. Pan poseł Stanisław Lamczyk, pan poseł Arkadiusz Litwiński.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Panie przewodniczący, z tym tylko zastrzeżeniem, że w przyszłym tygodniu moje możliwości pracy w podkomisji są ograniczone.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pracujemy nad projektem w tym tygodniu.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Jeśli w tym tygodniu, to jest to możliwe. Mam jeszcze wolne dwa „okienka”.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Rozpoczniemy prace jeszcze dzisiaj.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Dzisiaj? Jest to możliwe, dlaczego nie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dobrze. Proszę jeszcze o trzeciego kandydata. Czy pan poseł Marek Poręba? Dobrze.

Wobec powyższego proponuję powołanie podkomisji nadzwyczajnej w następującym składzie: pan poseł Stanisław Lamczyk, pan poseł Arkadiusz Litwiński, pan poseł Marek

Poręba, pan poseł Kazimierz Smoliński, pan poseł Piotr Król, pan poseł Tomasz Kamiński i pan poseł Michał Pacholski. Czy jest sprzeciw wobec powołania podkomisji nadzwyczajnej w takim składzie? Sprzeciwu nie słyszę.

Stwierdzam, że Komisja powołała podkomisję nadzwyczajną do dalszego procedowania nad projektem ustawy o pracy na morzu, zawartego w druku nr 3645. Podkomisja się ukonstytuuje po zamknięciu posiedzenia.

Przechodzimy do kolejnego punktu dzisiejszego porządku – rozpatrzenia rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz niektórych innych ustaw – druk 3661. Bardzo proszę o przedstawienie uzasadnienia panią minister.

Podsekretarz stanu w MIR Dorota Pyć:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Projekt ustawy o zmianie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz niektórych innych ustaw został opracowany w celu implementacji do polskiego porządku krajowego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 roku, ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich. Termin transpozycji dyrektywy upływa 18 września 2016 roku, natomiast plany zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich należy opracować najpóźniej do dnia 31 marca 2021 roku.

W Polsce od dawna trwają prace przygotowawcze w celu opracowania planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich. Pierwsze przepisy stanowiące podstawę prawną opracowania takich planów zostały wprowadzone do obowiązującej ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej w 2003 roku ustawę o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Tym samym Polska była jednym z pierwszych państw, które miało tego typu przepisy w swoim porządku prawnym. Ustawodawca wprowadził wówczas art. 37a i 37b, zgodnie z którymi dyrektorzy urzędów morskich są organami odpowiedzialnymi za opracowanie projektu planu, a minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z innymi ministrami, może wydać plan w formie rozporządzenia.

Obecnie obowiązujący art. 37a zawiera bardzo skromny katalog spraw, o który plan powinien rozstrzygać oraz delegację do wydania rozporządzenia, w którym zostanie określona szczegółowa zawartość planów. Jak się okazało w ostatnich kilkunastu latach, przepisy te były niewystarczające, żeby organy administracji morskiej mogły ustanowić plany zagospodarowania przestrzennego, które stanowią dobre narzędzie zintegrowanego zarządzania obszarami morskimi.

Aby plany zagospodarowania przestrzennego mogły przyczynić się do zrównoważonego rozwoju obszaru, muszą przede wszystkim uwzględniać interesy wszystkich jego użytkowników. Dlatego konieczne jest dzisiaj wprowadzenie szczegółowej procedury uzgodnień projektów planów, której obecnie brakuje. Wprowadzona procedura będzie podobna do stosowanej w trakcie opracowania planów zagospodarowania przestrzennego na lądzie. Nie będzie taka sama, będzie podobna.

Ponadto dyrektor urzędu morskiego w trakcie prac nad projektem planu będzie miał obowiązek kierować się podejściem ekosystemowym. Oznacza to, że na równi z interesami gospodarczymi i społecznymi, będzie uwzględniać interesy środowiskowe, a wpływ na ekosystem planowanej działalności człowieka będzie utrzymywany na poziomie umożliwiającym osiągniecie i utrzymanie dobrego stanu ekologicznego środowiska, zgodnie z dyrektywą strategii morskiej. Zostanie zatem zachowana zdolność do prawidłowego funkcjonowania ekosystemu, jak i odporność w stosunku do zmian środowiskowych.

Szanowni państwo. Projekt ustawy implementuje dyrektywę 2014/89/UE. Kwestie, które zostały w zmianie zaprojektowane, dotyczą przede wszystkim doprecyzowania katalogu spraw, o których plany będą rozstrzygały. Chodzi też o określenie organu odpowiedzialnego za współpracę transgraniczną przy opracowaniu planów zagospodarowania przestrzennego na morzu – będzie to minister właściwy do spraw gospodarki morskiej. Ponadto przepisy zmierzają do zapewnienia udziału społeczeństwa i wszystkich zainteresowanych podmiotów w opracowaniu planów, a także ustanowienia obowiązku

i procedury sprawdzania aktualności planów oraz określenia organu odpowiedzialnego za przedstawienie Komisji Europejskiej planów i ich aktualizacji.

Należy także podkreślić, że administracja morska przez ostatni rok prowadziła bardzo intensywne działania i prace przygotowawcze, mające na celu opracowanie planów i jest gotowa do przystąpienia do nowej procedury planistycznej natychmiast po jej przyjęciu w procedowanej ustawie. Ważne jest, żeby przyjąć proponowane zmiany, bo bez nich będzie to po prostu niemożliwe i nie zmieścimy się w czasie przewidzianym dyrektywą, wymagającą od każdego państwa członkowskiego sporządzenia planów zagospodarowania do roku 2021.

Obecnie należy podkreślić, że opracowano studium zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich, w którym zgromadzona została dostępna w Polsce wiedza na temat zasobów naturalnych i obecnych sposobów wykorzystania polskich obszarów morskich. Ponadto, z Programu Operacyjnego Wiedza-Edukacja-Rozwój 2014-2020 pozyskano środki finansowe na realizację projektu planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich.

Mamy rozpisany dokładny harmonogram prac na wszystkie najbliższe lata. Zgodnie z nim, prace nad projektem planu zostaną rozpoczęte w bieżącym roku, a zakończą się w roku 2021. Do prawidłowego i terminowego wdrożenia dyrektywy niezbędne jest przyjęcie projektowanych zmian w ustawie, na co jeszcze raz zwracam uwagę szanownych państwa posłów.

Jednocześnie projekt ustawy zawiera bardzo istotne, inne przepisy, niezbędne do opracowania planów zagospodarowania przestrzennego, ale przede wszystkim niezwykle istotne ze względu na integralność i bezpieczeństwo państwa polskiego. Są to przepisy regulujące przebieg granic polskich obszarów morskich. Na podstawie projektowanych zmian art. 4 i 5 ustawy, po raz pierwszy jednoznacznie, za pomocą współrzędnych geocentrycznych i geodezyjnych, zostanie określony przebieg linii podstawowej morza terytorialnego Rzeczypospolitej Polskiej, granicy wzdłuż całego wybrzeża między wodami wewnętrznymi a morzem terytorialnym oraz zewnętrznej granicy morza terytorialnego.

Przypomnę, że zewnętrzna granica morza terytorialnego, to jest granica państwa polskiego na morzu.

W celu poprawy bezpieczeństwa państwa ustanowiona zostanie bardzo ważna instytucja prawa morza – strefa przyległa do morza terytorialnego o szerokości 12 mil morskich, w której Straż Graniczna i Służba Celna będą miały prawo ścigania sprawców, którzy na terytorium państwa naruszyli przepisy celne, skarbowe, imigracyjne lub sanitarne. Ponadto, w strefie przyległej służby te mają zapewnioną, w związku ze zmianą, możliwość stosowania środków prewencyjnych, mających na celu zapobieganie naruszaniu powyższych przepisów na morskim i lądowym terytorium naszego państwa. W związku z tym, konieczne jest również wprowadzenie niezbędnych uprawnień w ustawie z dnia 27 sierpnia 2009 roku o Służbie Celnej oraz w ustawie z dnia 12 października 1990 roku o Straży Granicznej.

Ponadto, zostaną wprowadzone przepisy, które umożliwią określenie granic morskich portów wojennych oraz zasady współpracy Marynarki Wojennej z administracją morską w obszarach wspólnie użytkowanych przez te podmioty.

Pilnej zmiany, wynikającej z ostatnio przyjętej ustawy o odnawialnych źródłach energii, wymagają również przepisy obowiązującej ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej, które regulują wydawanie pozwoleń na lokalizację sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich. Z uwagi na przedłużające się prace nad ustawą o odnawialnych źródłach energii oraz biorąc pod uwagę ograniczone możliwości przyłączeniowe operatora Polskie Sieci Elektroenergetyczne SA, a także specyficzne warunki przygotowania tego typu projektów, powstało pewne zagrożenie, że wydawane od 2012 roku przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej pozwolenia na lokalizację farm wiatrowych, wygasną zanim inwestorzy będą mogli wziął udział w aukcjach wprowadzonych przez ustawę o odnawialnych źródłach energii.

Wprowadzone w projektowanej ustawie wydłużenie terminu na uzyskanie pozwolenia na budowę z 6 do 8 lat, z możliwością wydłużenia o dalsze 2 lata, likwiduje ryzyko utraty ważności pozwoleń lokalizacyjnych, wydawanych przez ministra infrastruktury

i rozwoju przed systemową możliwością udziału w aukcji, zgodnie z obowiązującą ustawą z dnia 20 lutego 2015 roku o odnawialnych źródłach energii.

Poza tym, w projektowanej ustawie zostaną wprowadzone przepisy mające na celu usprawnienie procesu wydawania pozwoleń na wznoszenie oraz wykorzystanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich oraz uzgodnień na układanie i utrzymywanie kabli i rurociągów podmorskich w polskich obszarach morskich. Do czasu przyjęcia planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej będzie wydawał pozwolenia lokalizacyjne na obszarze morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego, jeżeli przedsięwzięcia te będą wymagały uzyskania pozwolenia na budowę oraz we wszystkich przypadkach, kiedy wniosek będzie dotyczył obszaru wyłącznej strefy ekonomicznej.

Dla inwestycji nie wymagających pozwolenia na budowę decyzje lokalizacyjne, na obszarze morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego, będą wydawali dyrektorzy urzędów morskich. Po przyjęciu planu, minister będzie wydawał decyzje lokalizacyjne tylko dla obszaru wyłącznej strefy ekonomicznej.

Projektowana ustawa wprowadza również zmiany w przepisach regulujących kompetencje ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz dyrektorów urzędów morskich. Wynika to z konieczności dostosowania ustawy do nowych zadań, które te organy wykonują na podstawie ratyfikowanych przez Polskę umów międzynarodowych oraz przepisów innych ustaw. Z jakiego powodu? Z tego powodu, że, po pierwsze, obszar działalności organów administracji morskiej zostanie rozszerzony na całe terytorium kraju ze względu na pełniony nadzór nad produkcją wyposażenia morskiego i morskimi jednostkami edukacyjnymi.

Po drugie, nastąpi doprecyzowanie i uszczegółowienie zadań organów administracji morskiej w zakresie nadzoru przeciwpożarowego w polskich obszarach morskich oraz portach i przystaniach morskich. Ponadto, rozszerzone zostaną uprawnienia inspekcji morskiej o możliwości kontroli statków w zakresie posiadania przez załogę wymaganych prawem dokumentów, ich aktualności, obsadzenia statku załogą o wymaganych kwalifikacjach oraz weryfikacji tożsamości członków załogi.

Wreszcie, zmianie ulegną przepisy sankcyjne. Poza istniejącą dzisiaj możliwością nakładania kar administracyjnych, pracownicy terenowego organu administracji morskiej będą mieli prawo do tego, żeby móc w drodze mandatu karnego nakładać grzywny za naruszenia przepisów o niewielkiej szkodliwości. Ten sam katalog naruszeń będzie mógł być stosowany przez funkcjonariuszy Straży Granicznej.

Dla przykładu, karze grzywny będzie podlegał ten, kto:

– nadużywa środków sygnałowych i pirotechnicznych lub usuwa i uszkadza środki ratunkowe;

– zakrywa i tarasuje urządzenia cumownicze oraz zasłania znaki ostrzegawcze;

– przewozi pasażerów statkiem, którego dokument bezpieczeństwa takiego przewozu nie przewiduje;

– uprawiając żeglugę statkiem przekracza dopuszczalną prędkość określoną obowiązującymi przepisami, wreszcie

– cumuje do znaku nawigacyjnego.

Szanowni państwo. Ponadto, w celu uporządkowania stanu prawnego, w ustawie dodany zostanie rozdział 1a „Państwowa Morska Służba Hydrograficzna". Wprowadzone tam zmiany przyczynią się do prawidłowej realizacji obowiązków państwa nadbrzeżnego, czyli Polski, wynikających z Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 roku, zwaną „Konwencją SOLAS".

Zadania morskiej służby hydrograficznej realizowane są obecnie przez Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej i przez dyrektorów urzędów morskich. Projektowane regulacje stanowią usankcjonowanie wykonywanych obecnie zadań przez BHMW.

W ustawie uregulowane zostaną też zasady współpracy Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej z głównym inspektorem ochrony środowiska oraz z głównym geodetą kraju i innymi organami. Nie są natomiast planowane zmiany organizacyjne w funkcjonowaniu BHMW. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję pani minister. Otwieram dyskusję. Bardzo proszę. Zgłosił się pan przewodniczący Andrzej Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Pani minister, jestem pod wrażeniem obszernego wprowadzenia do projektu i popisu. Odniosę się do kwestii związanej z ważnością pozwolenia na inwestycje, o których mowa w ustępie pierwszym jednego z artykułów projektowanej ustawy. Chodzi o pozwolenie, którego ważność będzie miała osiem lat. Kłóci mi się to absolutnie z argumentami, które były podnoszone przez stronę rządową przed siedmioma laty, kiedy w poprzedniej kadencji procedowaliśmy poselski projekt ustawy. Celem projektu było wydłużenie ważności decyzji o pozwolenie na budowę z dwóch do trzech lat. Mówiono wówczas, że to absolutnie graniczny termin, który może być zastosowany.

Dlatego też nie wiem, czy osiem lat to okres, który może być akceptowany w stosunku do innych rozwiązań prawnych funkcjonujących w polskiej przestrzeni prawnej. Ponieważ mówi się tutaj również o 35 latach ważności pozwolenia, to te przepisy naprawdę budzą moje duże wątpliwości.

Jestem gotów już teraz złożyć wniosek o odrzucenie omawianego projektu ustawy. W tym momencie tego nie czynię, ale prawdopodobnie uczynię na dzisiejszym posiedzeniu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Bardzo proszę, pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Biorąc pod uwagę, że są wątpliwości, które należałoby przedyskutować, wydaje mi się, że projekt wymaga głębszej analizy. Trzeba zobaczyć, jaki wpływ będzie miał na ewentualne zmiany zbyt długi okres ważności pozwoleń. Dlatego też, panie przewodniczący, chcę zaproponować, żeby projekt został skierowany do tej samej podkomisji nadzwyczajnej, do której skierowaliśmy rządowy projekt ustawy o pracy na morzu. Posłowie tej podkomisji będą już wdrożeni w sprawy morskie, dlatego ta sama podkomisja mogłaby opracować obydwie ustawy. Będziemy mieli wtedy w naszej Komisji prawdziwych specjalistów od spraw morza, jak popracują nad tymi dwoma projektami. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Czy są inne zgłoszenia? Nie słyszę. Wobec tego, czy jest sprzeciw wobec wniosku, aby skierować projekt do podkomisji nadzwyczajne w składzie, który już Komisja przyjęła? Przepraszam, pozwólcie państwo dokończyć. Oczywiście, za chwilę umożliwię odpowiedź na pytanie pana przewodniczącego. Pytałem, czy jest sprzeciw wobec wniosku o skierowanie projektu do tej samej podkomisji nadzwyczajnej.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, swoje stanowisko uzależniam od odpowiedzi pani minister i stanowiska strony rządowej. Proszę mi nie odbierać tej możliwości i zamykać drogi legislacyjnej.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę bardzo. Pani minister, proszę udzielić odpowiedzi na pytanie sformułowane przez pana przewodniczącego Andrzeja Adamczyka.

Podsekretarz stanu w MIR Dorota Pyć:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Krótko odpowiem. Doszło do pewnego pomylenia pozwoleń. To co proponujemy w zmianie dotyczy ważności pozwolenia lokalizacyjnego, a pan poseł Adamczyk podniósł kwestie pozwolenia na budowę. Jest to niezrozumienie tematu. W związku z tym jeszcze raz poprosiłabym o to, żeby może bardziej analitycznie podejść do zmian, które wprowadzamy omawianym projektem ustawy i zwrócić uwagę, że jest zasadnicza różnica między pozwoleniem lokalizacyjnym, jego funkcją i rolą dla podmiotu, dla przedsiębiorcy a pozwoleniem na budowę, którego my nie wydajemy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Widzę, że pan przewodniczący zastanawia się nad wnioskiem, tymczasem Biuro Legislacyjne nawiązując do regulaminu Sejmu, dokonuje podpowiedzi. Koryguję to co wcześniej powiedziałem o powołaniu podkomisji nadzwyczajnej. Jest propozycja i wniosek o skierowanie projektu ustawy do podkomisji nadzwyczajnej w tym samym składzie, ale będzie to inna podkomisja. Jedna będzie się nazywała podkomisją nadzwyczajną do rozpatrzenia projektu ustawy o pracy na morzu, a druga będzie podkomisją, w tym samym składzie, do rozpatrzenia projektu ustawy o zmianie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz niektórych innych ustaw.

Jeżeli w tym, co powiedziałem jestem precyzyjny, to proszę Biuro Legislacyjne o potwierdzenie. Czyli nie będzie to jedna podkomisja nadzwyczajna pracująca nad dwoma projektami ustaw, ale będą dwie oddzielne podkomisje nadzwyczajne pracujące w tym samym składzie. Bardzo dziękuję przedstawicielom Biura Legislacyjnego, że uchronili prezydium Komisji, a w szczególności przewodniczącego, od pomyłki. Oddaję głos przedstawicielowi Biura Legislacyjnego; proszę.

Legislator Jarosław Lichocki:

Rozumiem, panie przewodniczący, że skład podkomisji nadzwyczajnej do projektu ustawy o zmianie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz niektórych innych ustaw, jest czysto przypadkowo ten sam, jak podkomisji nadzwyczajnej dotyczącej projektu ustawy o pracy na morzu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tak.

Legislator Jarosław Lichocki:

To są zupełnie odrębne struktury.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tak, dwie odrębne podkomisje nadzwyczajne i będą się inaczej nazywały. Jedna – podkomisja nadzwyczajna do rozpatrzenia projektu z druku nr 3645 i druga podkomisja nadzwyczajna, w takim a takim składzie, do rozpatrzenie projektu z druku 3661. Mamy jasność.

Członków podkomisji nadzwyczajnych, obydwu podkomisji, proszę o zbliżenie się do stołu prezydialnego celem odbycia pierwszego posiedzenia.

Wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie Komisji.